



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 157]
No. 157]नई दिल्ली, बुधवार, अक्टूबर 8, 2003/आश्विन 16, 1925
NEW DELHI, WEDNESDAY, OCTOBER 8, 2003/ASVINA 16, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 6 अक्टूबर, 2003

सं. टीएएमपी/19/2003-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा पाइलट लांचों, तेल संग्राही बाजों और पर्यावरण नियंत्रक जलयानों के भाड़ा प्रभार निर्धारण के लिए पारादीप पत्तन न्यास के प्रस्ताव को, संलग्न आदेशों के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/19/2003पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर 2003 के 10 वें दिन पारित)

यह प्रकरण पाइलट लांचों, तेल संग्राही बाजों और प्रदूषण नियंत्रक जलयानों के भाड़ा प्रभार निर्धारण के लिए पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में है।

2.1. पीपीटी ने बताया है कि पत्तन के फ्लोटिंग क्राफ्टों में, हाल ही में 800 बीएचपी के पाइलट लांच, एक प्रदूषण नियंत्रण जलयान और एक तेल संग्राही बाज जुड़ गया है। इसलिए इन जलयानों के लिए दरे प्रस्तावित की गई हैं।

2.2. (i) आरम्भ में, पीपीटी ने नए क्राफ्टों के लिए निम्नानुसार भाड़ा प्रभार प्रस्तावित किए :-

क्र.सं.	क्राफ्ट का नाम	दर / प्रति घंटा या उसका भाग	
		विदेशगामी (अथ. डालरों में)	तटीय (रुपयों में)
1.	लांच (500 बीएचपी से अधिक)	106.5	3265.00
2.	प्रदूषण नियंत्रण जलयान	100	3435.00
3.	तेल संग्राही बाज	50	1730.00

नोट : उपरोक्त में से किसी एक क्राफ्ट को भाड़े पर लेने के लिए कम से कम दो घंटों का प्रभार देय होगा।

- (ii) पीपीटी के न्यासी मंडल ने दिनांक 16 जनवरी 2003 को हुई अपनी बैठक में प्रस्तावित भाड़ा प्रमाणों को अनुमोदन प्रदान कर दिया है और पत्तन ने प्राधिकरण का अनुमोदन शेष रहते हुए भी अधिसूचना सं. टीएमपी/22/2002 जेएनपीटी, दिनांक 22 अप्रैल, 2002 के अनुसार प्रचार लगाने आरम्भ कर दिए हैं।
3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पीपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।
4. इस प्रकरण में, 29 जुलाई, 2003 को पीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई रखी गई थी। उस संयुक्त सुनवाई में, पीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।
5. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सार-अंश प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट www.hardfauthority.org पर भी उपलब्ध है।
6. प्रस्ताव की प्रारम्भिक छानबीन पर पीपीटी से स्पष्टीकरण और अतिरिक्त सूचनाएँ देने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए विभिन्न प्रश्नों-शंकाओं के उत्तर दिए हैं। इसने अपने प्रस्ताव की समीक्षा भी की है और संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं। संशोधित प्रस्ताव और हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों-शंकाओं के उत्तर संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-
- (i) वेतन और पारिश्रमिक का विवरण प्रस्तुत किया गया है।
- (ii) ड्राई डॉकिंग के लिए मंगाई गई तीनों कर्षनीकाओं पर वास्तव में किए गए व्यय के आधार पर फ्लोटिंग क्राफ्ट की मरम्मत और अनुरक्षण की लागत की गणना की गई है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत की गणना की गई औसत लागत, औसत पूंजी लागत का 19.10% आती है।
- (iii) प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय पिछले दो वर्ष के लिए वास्तविक लागत के आधार पर है और कर्षनीका के प्रचालन में लगे हुए कर्मचारियों की संख्या के आधार पर विभाजित है।
- (iv) विदेशगामी जलयानों की दर रु. 48/- प्रति डालर की विनिमय दर के आधार पर अभिकलित की गई है।
- (v) तटीय जलयान के लिए रियायत, सरकारी मानकों के अनुसार मानी गई है।
- (vi) जैसाकि क्राफ्ट की उपलब्धता के लिए कोई मानक मानदण्ड नहीं है, इसे पिछले अनुभवों के आधार पर काम के घंटों का 60% ले लिया है। उपलब्धता दर की गणना करते समय, मरम्मत ओवरहालिंग और ड्राई डॉकिंग के कारण अन-उपलब्धता को भी गिन लिया गया है और इसलिए आरओसीई में कोई कमी नहीं होनी चाहिए।
- (vii) पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरें निम्नानुसार हैं :-

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा या उसका भाग	
		विदेशगामी जलयान (अम.डालरों में)	तटीय जलयान (रुपयों में)
1.	500 बीएचपी से ऊपर का क्राफ्ट	87	3000
2.	प्रदूषण नियंत्रण जलयान	91	3100
3.	तेल संग्राही बार्ज	62	2200

7. इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उद्भूत है :-
- (i) चूंकि वर्तमान दरमान केवल 500 बीएचपी तक ही दरें निर्धारित करता है। पीपीटी ने, अलग-अलग कर्षनीका / उपकरण की कक्षाएँ कर्षनीका / उपकरण की क्षमता परास के आधार पर भाड़ा प्रमाण निर्धारण की आवश्यकता के अनुसार, 500 बीएचपी से 800 बीएचपी तक की क्षमता परास में पाइलेट लाँचों के लिए ही भाड़ा प्रमाण प्रस्तावित किया है। इसने प्रदूषण नियंत्रण जलयान और तेल संग्राही बार्ज के लिए भी अलग-अलग दरें प्रस्तावित की हैं।
- (ii) सभी महापत्तनों के फ्लोटिंग क्राफ्टों और उपकरणों के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार क्राफ्टों के जीवन के आधार पर पत्तन ने मूल्य ह्रास पर विचार किया है। आयल बूम के लिए जीवन मानक के अभाव में पीपीटी द्वारा दर्शाए गए जीवन को ही स्वीकार किया जाता है। सरल रेखा विधि पर अर्जन की मूल लागत के आधार पर मूल्य ह्रास की गणना की गई है।
- (iii) पीपीटी ने क्राफ्टों के प्रचालन के लिए वेतन और पारिश्रमिक लागत का विवरण प्रस्तुत किया है। कर्षनीकाओं प्रदूषण नियंत्रण जलयान की तुलना में तेल संग्राही बार्ज के लिए वेतन और पारिश्रमिक के थोड़े से उच्चतर स्तर पर विचार किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पारिश्रमिक लागत श्रमिक-दांचे के अनुसार है। पत्तन द्वारा प्रदत्त वेतन और पारिश्रमिक लागत पर, विश्लेषण में कोई संशोधन किए बिना ही विचार किया गया है।

- (iv) मरम्मत और अनुक्षण लागत को क्राफ्टों की पूंजी लागत का 19.10% ही अनुमानित किया गया है। जब कुछ पतनों द्वारा सूचित स्थिति से इसकी तुलना की गई तो यह अनुमान कुछ अधिक पाया गया है। पतन ने अपने अनुमान का औचित्य बताते हुए यह स्पष्ट किया है कि हाल ही में तीन लांचों के ड्राई डॉकिंग पर किए गए वास्तविक व्यय पर ही विचार किया गया है। इस मामले में, इस आधार को प्रदूषण नियंत्रण जलयान और तेल संग्राही जलयानों पर भी, संभवतः जिनकी ड्राई डॉकिंग नहीं की गई है, लागू करने का औचित्य समझ में नहीं आया है। तथापि, एक बार के व्यय को प्रशुल्क में स्थायित्व प्रदान करने की अनुमति नहीं दी जा सकती।
- संयोगवश, पीपीटी की बंदरगाह क्रेन के भाड़ा प्रभार के निर्धारण के मामले में पूंजीगत लागत के 3.33% की दर से मरम्मत और पुनर्नवीकरण की मद में पतन के अनुमानित व्यय को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन प्रदान किया गया था। अधिक प्रासंगिकता से पीपीटी में नए-नए क्राफ्टों के भाड़ा प्रभार निर्धारण के मामले में, मरम्मत और पुनर्नवीकरण की मद में 3.33% के अनुमान पर विचार किया गया है। सीएचपीटी में 45 टी बोलार्ड कर्ष कर्षनीका के मामले में, पतन ने अनुक्षण लागत की लागत प्रस्तुत की है जो पूंजीगत लागत का 2.4% आती है। अन्य पतनों पर प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर पीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान में सुधार करना आवश्यक माना गया है। इसलिए इस विश्लेषण में, मरम्मत और अनुक्षण लागत पूंजीगत लागत का 3.33% ली गई है।
- (v) पीपीटी में प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा, सभी उपरि व्ययों को विधिवत नियत करते हुए की गई है। एक प्रदत्त समय में समग्र पतन के लिए, उपरि व्यय स्थिर रहते हुए और यदि ये संदर्भित क्राफ्टों को आवंटित किए जाते हैं तब उस सीमा तक कुछ अन्य गतिविधियों में कमी होनी चाहिए। चूंकि ऐसी कमी कहीं नहीं हुई है उपरिव्यय को शामिल करना एक अतिरिक्त आबंटन हो सकता है और दोहरी गिनती भी। पीपीटी ने संदर्भित फ्लोटिंग क्राफ्टों को प्रदान किए जाने योग्य बढते हुए उपरिव्यय को प्रमाणित भी नहीं किया है। उसके दैसा होते हुए, पीपीटी द्वारा अपनी गणना में विचारित आबंटन-योग्य प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय बाहर निकाले गए हैं। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि अद्वितीय रूप में उपकरण और फ्लोटिंग क्राफ्ट्स के लिए भाड़ा प्रभारों के निर्धारण के समय हमारे द्वारा लगातार यही दृष्टिकोण अपनाया गया है।
- (vi) लगाई गई पूंजी पर, पीपीटी द्वारा 17.5% की दर से आय का दावा किया गया है। पतन न्यासों को उपलब्ध भारत सरकार के ऋणों पर वर्तमान ब्याज दर 11.5% और दो अनिवार्य कोशों में से प्रत्येक में 3% के अंशदान को ध्यान में रखते हुए महापतन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित सभी मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा 17.5% की दर से आरओसीओ अनुमति किया जाता रहा है। यही पीपीटी पर भी लागू होगा।
- यहाँ यह मानना होगा कि लगाई गई पूंजी पर अधिकतम आय का दावा केवल तभी किया जा सकता है जब परिसम्पत्तियों का उपयोग उनकी क्षमता स्तर तक किया जाता है। जब सृजित क्षमता का पूरा-पूरा उपयोग नहीं किया जा रहा हो तब पतन अधिकतम आय प्राप्त नहीं कर सकता। इस तथ्य को मान्यता प्रदान करते हुए इस प्राधिकरण ने आय को क्षमता के उपयोग के साथ संबद्ध करने का निर्णय किया है। इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए इस सामान्य सिद्धांत के अनुरूप, तात्कालिक प्रस्ताव में लगाई गई पूंजी पर आय को क्षमता उपयोगिता के साथ जोड़ने की आवश्यकता है।
- पीपीटी ने सूचित किया है कि फ्लोटिंग क्राफ्टों के कोई मानक उपलब्धता मानदंड नहीं है। इसने केवल यह दर्शाया है कि प्रति वर्ष सामान्य काम के घण्टे, एक वर्ष में उपलब्ध कुल काम के घण्टों का 60% है। संयोगवश, सरकार द्वारा 1998 में जारी किए गए मार्गदर्शों केवल कार्गो प्रहस्तन उपकरणों के लिए उपलब्धता मानक दर्शाते हैं। इस प्रकार के उपकरणों के लिए न्यूनतम परास का निम्नतर स्तर 75% है। किसी अन्य उपलब्ध सूचना के अभाव में क्राफ्टों की क्षमता के इस स्तर को तो प्राप्त करना ही होगा आकलित क्षमता के संदर्भ से वास्तविक उपयोगिता केवल 80% है। तदनुसार लगाई गई पूंजी पर केवल 14% तक ही आय की अनुमति दी जा सकती है।
- (vii) क्राफ्टों के लिए निर्धारित किए गए भाड़ा प्रभारों से पतन, सभी जलयानों से कुल लागत वसूलने में सक्षम होना चाहिए, फिर चाहे जलयान विदेशगामी जलयान में वर्गीकृत हो या तटीय जलयानों में। विदेशगामी जलयानों और तटीय जलयानों के बीच 30% का अंतर होना ही चाहिए, यह ध्यान में रखते हुए कुल लागत के निर्धारण के लिए मारित औसत विधि अपनाया, जैसा पीपीटी ने किया है, उचित ही है।
- (viii) उपरोक्त के अधीन 500 से 800 बीएचपी तक की क्षमता परास वाले प्रदूषण नियंत्रक जलयानों, तेल संग्राही बार्ज और पाइलेट लांचों के भाड़ा प्रभार की गणना में संशोधन किया गया है। संशोधित गणना संलग्नक के रूप में जोड़ी गई है।
- (ix) पाइलेट लांचों की वर्तमान दर और संशोधित दर (अनुमोदन के लिए शेष) की तुलना से पता चलता है कि अधिक बीएचपी (500-800 बीएचपी) वाले लांचों की दरें कम हैं और कम बीएचपी (500 बीएचपी तक) वाले लांचों की दरें ऊँची हैं। यह वास्तव में एक विसंगत स्थिति है। 500 बीएचपी तक के लांचों की दरों के निर्धारण के लिए अपनाया गया लागत आधार अज्ञात है। केवल विसंगति को दूर करने के लिए 500 बीएचपी से ऊपर के लांचों की दरों को बढ़ाना युक्ति संगत नहीं लगता। फ्लोटिंग क्राफ्टों के मामले में अनुसरित लागत आधार का अनुपालन करते हुए वर्तमान भाड़ा प्रभारों की समीक्षा ही तार्किक होगी। पीपीटी को सभी फ्लोटिंग क्राफ्टों के भाड़ा प्रभारों की समीक्षा के लिए एक प्रस्ताव लाने की सलाह दी जाती है।
- (x) फ्लोटिंग क्राफ्टों के भाड़ा प्रभारों के संबंध में पीपीटी के वर्तमान दरमान कम से कम 2 घण्टों के लिए प्रभार लगाने का प्रावधान करता है। यह वर्तमान प्रावधान संदर्भित नये फ्लोटिंग क्राफ्टों पर भी लागू करने का प्रस्ताव है, जिसे अनुमति दी जा सकती है।

- (xi) जैसाकि पहले स्पष्ट किया जा चुका है कि पत्तन, इस विषय में इस प्राधिकरण द्वारा सभी महापत्तनों के लिए साझा रूप से लागू की गई व्यवस्था का संदर्भ लेते हुए, 16 जनवरी, 2003 से माझा प्रभार वसूल करता आ रहा है। जहाँ कहीं किसी सेवा के लिए विशेष प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध नहीं है, वहाँ पत्तन अंतरिम अवधि में एक तदर्थ दर प्रचालित कर सकता है। बशर्तें तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर अधिकलित की गई हो और उस पर पत्तन न्यास और संबद्ध उपयोगकर्ताओं की परस्पर सहमति अवश्य होनी चाहिए। पीपीटी ने यह नहीं दिखाया है कि इस प्राधिकरण द्वारा तदर्थ दरों को प्रचालित करने कि लिए निर्धारित शर्तें इस प्रकरण में पूरी कर दी गई हैं। तथापि फ्लोटिंग क्राफ्ट्स पहले से ही उपयोग में हैं और उनके उपयोग से संबंधित बिल अनुमोदित दरों के अनुसार तैयार किए जाएंगे। उसके वैसा होते हुए, इस प्रकरण में पत्तन द्वारा की गई कार्रवाई को सम्पन्न और अपरिवर्तनीय मानते हुए, इस प्राधिकरण माझा प्रभारों को 16 जनवरी 2003 अर्थात् पिछले प्रभाव से अनुमोदन प्रदान करता है। यहाँ यह नोट करना प्रासंगिक होगा कि अनुमोदित दरें उन प्रस्तावित दरों से कम हैं जो पत्तन द्वारा 16 जनवरी 2003 से अपनाई गई हैं। चूंकि अनुमोदन पिछले प्रभाव से दिया गया है, पीपीटी अनुमोदित दरों के संदर्भ से बिलों को समायोजित करे और जो अधिक वसूली वह पहले ही कर चुका है, उसे वापिस करे।

- (xii) पहले ही लिए जा चुके सामान्य निर्णय के अनुरूप, इस प्रकरण में अनुमोदित दरें उच्चतम स्तर होंगी।

9. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण पीपीटी के दरमान में क्रम सं. 5.0 (फ्लोटिंग क्राफ्टों के लिए माझा प्रभार) के अन्तर्गत निम्नलिखित को शामिल करने को अनुमोदन प्रदान करता है :-

क्र.सं.	क्राफ्ट का नाम		दर / प्रति घंटा या उसका भाग प्रति क्राफ्ट	
			विदेशगामी तटीय जलयान	जलयान
1.	लॉच	500 बीएचपी से अधिक और 800 बीएचपी तक)	71.16 अम.डालर	रु. 2293.00
2.	प्रदूषण नियंत्रण जलयान	-	65.15 अम.डालर	रु. 2099.00
3.	तेल संग्रही बाज	-	51.76 अम.डालर	रु. 1668.00

नोट : उपर्युक्त में से किसी भी क्राफ्ट भाड़े पर लेने पर न्यूनतम 2 घंटे का प्रभार देय होगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2003/असा.]

प्रदूषण नियंत्रक जलयान, तेल संग्रही बार्ज और प्लॉटिंग क्राफ्टों के लिए लागत विवरणी

प्रदूषण नियंत्रक जलयान, तेल संग्राहक बाज और पेलोडिंग क्राफ्ट का तेल लागत विवरण।		प्रदूषण नियंत्रण जलयान	तेल संग्रही बाज	पेलोडिंग क्राफ्ट		
क्र. सं.	विवरण			जगन्नाथ	बलभद्र	सुभद्रा
1	क्षमता (बीएचपी)			280.00	650.00	800.00
2	पूजीगत लागत (लाख रुपये में)			122.98	248.00	126.00
3	जीवन (वर्षों में)			20	20	20
4	जीवन (वर्षों में)			10		
5	प्रति वर्ष उपलब्ध कार्य के घंटे (घंटे)			6760	8760	8760
6	(365*8)... रु.					
7	प्रति वर्ष उपलब्ध काम के घंटों के 75% पर क्षमता			6570	6570	6570
8	प्रति वर्ष (घण्टे) सामान्य काम के घंटे			5256	5256	5256
9	लागत			रु. लाखों में	रु. लाखों में	रु. लाखों में
10	विवरण			राशि	राशि	राशि
11	मूल्य ह्रास			20.15	12.40	6.30
12	वेतन और पारिश्रमिक			53.02	53.02	53.02
13	मरम्मत और अपरुक्षण			8.76	8.26	4.20
14	लगाई गई पूंजी पर 17.5% की दर से आय, 80% क्षमता उपयोगिता के अनुसार समायोजित			36.81	34.72	17.64
15	कुल लागत (ईंधन लागत को बाहर रखकर)			118.74	108.40	81.16
16	प्रति घंटा लागत (ईंधन लागत को बाहर रखकर) (रु. में)			2,259.11	2,082.37	1,544.06
17	ईंधन खपत प्रति घंटा (रु. में)			200.00	1,000.00	1,200.00
18	कुल लागत प्रति घंटा (रुपयों में)			2459.11	3082.37	2744.06
19	500-800 बीएचपी के बीच (क्षमता वाले) पेलोडिंग क्राफ्ट के लिए प्रति घंटा औसत लागत	40: 60 100:70				2,688.07
20	विदेशगामी जलयान : तटीय जलयान के लिए करीयता कायम रखे जाने के लिए दर निम्नता विदेशगामी जलयान बनाम तटीय जलयान विदेशगामी जलयान :					
21	दर प्रति घंटा या उसका भाग (अम. डालरों में)					71.16
22	कुल लागत प्रति घंटा = $40^\circ \times + 60^\circ .70 \times$		65.15	51.76		
23	कुल लागत प्रति घंटा = $82X$					
24	$X2899,2382,3276$					
25	यहाँ X विदेशगामी जलयान के लिए प्रति घंटा लागत है : (1 अमरीकी डालर = रु. 48.03)					
26	तटीय जलयान					
27	दर प्रति घंटा या उसका भाग (रुपयों में)					
28	X का 0.70, जैसी ऊपर गणना की गई है।		2,099	1,668		2293

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 6th October, 2003

No. TAMP/19/2003-PPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Paradip Port Trust for fixation of hire charges of pilot launches, oil reception barge and pollution control vessel as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/19/2003-PPT

The Paradip Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of September 2003)

This case relates to a proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for fixation of hire charges of pilot launches, oil reception barge and pollution control vessel.

2.1. The PPT has stated that recently pilot launches of 800 BHP, one pollution control vessel and one oil reception barge have been added to the Port's floating crafts. Hence rates for these crafts have been proposed.

2.2. (i). Initially, the PPT proposed hire charges for the new crafts as under:

Si. No.	Name of the craft	Rate / hour or part thereof	
		Foreign-going (in US \$)	Coastal (in Rs.)
1.	Launch (more than 500 BHP)	106.5	3265.00
2.	Pollution control vessel	100	3435.00
3.	Oil reception barge	50	1730.00

Note. Minimum charges for 2 hours shall be payable for hire of any of the above crafts.

(ii). The Board of Trustees of the PPT has approved the proposed hire charges in its meeting held on 16 January 2003 and the port has started levying the charges with effect from 16 January 2003 pending approval of the Authority as per Notification No. TAMP/22/2002-JNPT dated 22 April 2002.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the PPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.

4. A joint hearing in this case was held on 29 July 2003 at the PPT premises. At the joint hearing, the PPT and the concerned users have made their submissions.

5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

6. On a preliminary scrutiny of the proposal, the PPT was requested to furnish certain clarification / additional information. The PPT has furnished its reply to the various queries raised by us. It has also reviewed its proposal and furnished revised cost statements. The main points of the revised proposal and its reply to the various queries raised by us are summarised below:

- (i). Break up of salary and wages cost is furnished
- (ii). The repairs and maintenance cost of the floating craft has been taken on the basis of actual expenditure incurred for the three tugs sent for dry docking. The average repairs and maintenance cost calculated comes to 19.10% of average capital cost.

- (iii). The management and general administration overhead is on the basis of actual cost for the last 2 years and apportioned on the basis of number of employees engaged in the operation of the tug.
- (iv). Rate for foreign going vessels is arrived at by taking a conversion rate of \$ 1 = Rs.48.
- (v). The concession for coastal vessel as per Government norms has also been considered.
- (vi). Availability of craft has been taken at 60% of the working hours based on the past experience, as there is no standard norm. Breakdown due to repair overhauling and dry docking have been taken into account to arrive at the availability rate and, therefore, there should not be any reduction in the ROCE.
- (vii). The revised rates proposed by the port are as follows:

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels (In US \$)	Coastal Vessels (In Rs.)
1.	Craft above 500 BHP	87	3000
2.	Pollution Control Vessel	91	3100
3.	Oil Reception Barge	62	2200

7. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). In line with the requirement for prescription of hire charges with reference to the range of capacity of tugs / equipment instead of individual tug / equipment, the PPT has proposed hire charges for pilot launches in the capacity range of 500 BHP to 800 BHP since the existing Scale of Rates prescribes rates only upto 500 BHP. It has also proposed separate rates for pollution control vessel and oil reception barge.
- (ii). The port has considered depreciation based on the life of the crafts as per the norms fixed by the Government for floating crafts and equipment of all major ports. In the absence of life norm for oil boom the life indicated by the PPT is accepted. Depreciation has been worked out based on the original cost of acquisition on a straight line method.
- (iii). The PPT has furnished break up of salary and wages cost for operations of the crafts. A salary and wages cost at slightly higher level has been considered for oil reception barge as compared to the tugs and the pollution control vessel. The port has explained that the wage cost is as per the manning pattern. The salary and wages cost as furnished by the port has been considered without any modification in this analysis.
- (iv). The repairs and maintenance cost is estimated to be at 19.10% of the capital cost of the crafts. When compared to the position reported by some other ports, this estimate is on the higher side. The port has attempted to justify its estimate by explaining that actual expenditure incurred on the three launches recently for dry docking has been considered. In that case, the appropriateness of extending this base to pollution control vessel and oil reception barge which do not appear to have been dry docked is not understood. In any case, one time expenditure cannot be allowed to be perpetuated in tariff.

Incidentally, in the case of fixation of hire charge of wharf crane of the VPT, the port's estimated expenditure towards repairs and renewals at 3.33% of its

capital cost has been approved by this Authority. More relevantly, in the case of fixation of hire charges of various newly acquired floating crafts at KPT, the port's estimate of 3.33% towards repairs and renewal has been considered for calculation. In another case relating to 45 T Bullard Pull Tug at CHPT, the port has furnished a maintenance cost estimate which works out to 2.4% of the capital cost. Based on the position obtaining at other ports, it is found necessary to moderate the estimate furnished by the PPT. Repair and maintenance cost is, therefore, taken at 3.33% of the capital cost in this analysis.

- (v). The general review of tariff at PPT has been done duly allocating all overhead expenses. Overhead expenses remaining constant for the port as a whole for a given period and if they are allocated to crafts in reference, then, to that extent there must be a reduction in some other activity. Since such reduction has not taken place anywhere, inclusion of overheads is an excess allocation and double counting. The PPT has also not certified any incremental overhead attributable to the floating crafts in reference. That being so, the allocable Management and General Administration expenses considered by the PPT in its calculation are excluded. It is noteworthy that this approach has been consistently adopted by us while fixing hire charges for equipment and floating crafts on a stand alone manner.
- (vi). Return on capital employed is claimed by the PPT as 17.5%. Considering the current interest rate of 11.5% on Government of India loans available to the port trusts and a 3% contribution to each of the two mandatory reserves, ROCE of 17.5% is being allowed by this Authority in all cases relating to fixation of tariff for major port trusts. This will equally apply to the PPT.

It is to be recognised that maximum level of return on capital employed can be sought only when the assets are utilised nearly to the capacity levels. A port cannot seek to maximise return when capacity created is not fully utilised. Recognising this fact, this Authority has already decided to link return with capacity utilisation. In line with this general principle adopted by this Authority, the return on capital employed in the instant proposal needs to be linked with the capacity utilisation.

The PPT has informed that there is no standard "availability norm" for floating crafts. It has only indicated that the normal working hours per annum is 60% of the total available working hours in a year. Incidentally, the guidelines issued by the Government in 1998 indicate availability norms only for cargo handling equipment. The lower level of the minimum range is 75% for such equipment. In the absence of any other information available, this level is considered to arrive at the capacity of the crafts. With reference to the assessed capacity, the actual utilisation is only 80%. Accordingly, the return on capital employed can be allowed only to the extent of 14%.

- (vii). The hire charges fixed for the crafts should enable the port to recover the total cost from all the vessels irrespective of its categorisation into foreign-going and coastal vessels. It is, therefore, appropriate, as has been done by the PPT, to adopt a weighted average method of allocation of the total cost bearing in mind the rate differential of 30% to be maintained between foreign-going vessels and coastal vessels.
- (viii). Subject to the above, the calculations of hire charges of pollution control vessel, oil reception barge and pilot launches having the capacity range of 500 – 800 BHP are revised. The revised calculation is attached as Annex.
- (ix). A comparison of the existing and revised rates (to be approved) of the pilot launches indicates lower rates for launches having higher BHP (500 – 800 BHP) and higher rates for lower BHP (upto 500 BHP). This is obviously an

anomalous position. The costing basis adopted to arrive at the rates for launches upto 500 BHP is not known. It does not appear reasonable to hike the rate for launches above 500 BHP just for the sake of removing the anomaly. What is logical is to review the existing hire charges of floating craft following the costing basis followed in this case. The PPT is advised to come up with a proposal for a review of hire charges of all floating crafts.

- (x). The existing Scale of Rates of the PPT in respect of hire charges of floating crafts prescribes levy of a minimum charge for 2 hours. This existing provision is proposed to be applied to the new floating crafts in reference which may be allowed.
- (xi). As has been brought out earlier, the port has been recovering the hire charges with effect from 16 January 2003 drawing reference to an arrangement in this regard introduced by this Authority commonly for all the major ports. Wherever a specific tariff for a service is not available in the notified Scale of Rates the port trust can operate an adhoc rate in the interim period provided the adhoc rate is derived based on existing notified tariffs for comparable services and it must have been mutually agreed upon by the port trust and the concerned user. The PPT has not shown whether the conditions precedent set by this Authority to operate adhoc rates are satisfied in this case. Prima facie, it appears that the relevant Authority's Order is wrongly applied in this case by the PPT. Nevertheless, the floating crafts are already in use and their usage is to be billed as per approved rates. That being so, the hire charges in this case are approved with retrospective effect from 16 January 2003 treating the action of the port as fait accompli. It may be relevant here to note that the rates approved are lower than the proposed rates which have been adopted by the PPT since 16 January 2003. Since retrospective approval is accorded, the PPT should adjust its billing with reference to the approved rates and refund the excess collection already made.
- (xii). In line with the general decision already taken, the rates approved in this case will be ceiling rates.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following to be inserted under Sr. No.5.0 (Hire charges for floating crafts) in the Scale of Rates of the PPT:

Sl. No.	Name of the craft		Ceiling rate / hour or part thereof / craft	
			Foreign	Coastal
1.	Launch	More than 500 BHP and upto 800 BHP	US \$ 71.16	Rs.2293.00
2.	Pollution control vessel	--	US \$ 65.15	Rs.2099.00
3.	Oil reception barge	--	US \$ 51.76	Rs.1668.00

Note: Minimum charges for 2 hours shall be payable for hire of any of the above crafts.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2003/Exty.]

Paradip Port Trust

Annex

Cost Statement for Pollution Control Vessel, Oil Reception Barge and Floating Crafts

		Pollution Control Vessel		Oil Reception Barge	Floating Crafts		
					Jagannath	Balabhadra	Subhadra
	Capacity (BHP)			280.00	650.00	650.00	800.00
	Capital Cost (Rs. in Lakhs)	Oil Vessel	122.96	91.36	248.00	118.40	126.00
	(Rs. in Lakhs)	Oil boom	140.00				
	Life (in years)	Oil Vessel	20	20	20	20	20
	Life (in years)	Oil boom	10				
	Available Working hour per annum (Hour) (365 * 3 * 8) A		8760	8760	8760	8760	8760
	Capacity at 75 % of available working hour per annum		6570	6570	6570	6570	6570
	Normal Working hour per annum (Hour)		5256	5256	5256	5256	5256
	Cost :		Rs.. in Lakhs	Rs.. in Lakhs	Rs.. in Lakhs	Rs.. in Lakhs	Rs.. in Lakhs
Sl. No.	Particulars		Amount	Amount	Amount	Amount	Amount
1	Depreciation		20.15	4.57	12.40	5.92	6.30
2	Salary & Wages		53.02	51.25	53.02	53.02	53.02
3	Repairs & Maintenance		8.76	3.04	8.26	3.94	4.20
4	Return on Capital employed at 17.5 % adjusted to capital utilisation of 80 %		36.81	12.79	34.72	16.58	17.64
5	Total Cost (Excluding fuel cost)		118.74	81.65	108.40	79.46	81.16
6	Cost per hour (excluding fuel cost) (in Rs.)		2,259.11	1,553.48	2,062.37	1,511.77	1,544.06
7	Fuel consumption per hour (in Rs.)		200.00	400.00	1,000.00	740.00	1,200.00
8	Total Cost per hour (in Rs.)		2,459.11	1,953.48	3,062.37	2,251.77	2,744.06
	Average Cost per hour for floating craft between 500-800BHP						2,686.07
	Weightage for Foreign-going vessels : Coastal vessels	40 : 60					
	Foreign-going vessel vs coastal vessel rate disparity to be maintained	100 : 70					
	Foreign going vessels : Rate per hour or part thereof (in USD) Total cost per hour = .40 * X + .60 * .70 X Total cost per hour = .82 X X = 2999 , 2382 , 3276 where X is cost per hour for foreign going vessel (1 US \$ = Rs. 46.03)		65.15	51.76			71.16
	Coastal Vessels : Rate per hour or part thereof (in Rs.) 0.70 of X as calculated above		2,099	1,668			2,293